Anno X. Sabbato, 27 Giugno 1857 N. 174

L'OPINIONE

Si pubblica tutti i giorni, comprese le Domeniche, e si distribuisce dalle ore 7 del mattino al mezzogiorno.

Prezzo delle Associazioni

	Anno	Semestre	Trimestre
Torino	L. 12	L. 7	L. 4
Provincie	» 20	» 11	» 6
Svizzera	» 36	» 19	» 10
Francia	» 40	» 21	» 11
Austria	» 48	» 25	» 13
Inghilterra	» 54	» 28	» 15

Altri Stati a norma dell[illegible] postali.
Ciascun foglio [illegible]

Le Associazioni si ricevono
In Torino, all'Ufficio del giornale, via della Madonna degli Angeli, n. 13, secondo cortile. — Nelle Provincie, presso gli Uffici Postali. — Parigi, *Agence Havas*, rue J. J. Rousseau, n. 3. — Londra, *Frederick May*, Bury Street St-James's.
Le inserzioni costano L. 1 la linea, gli Annunzi cent. 25 caduna linea per una sol volta; cent. 20 per le successive.
Le Lettere ed i Richiami debbono essere indirizzati FRANCHI alla Direzione del giornale. — Non si restituiscono i manoscritti.
Un foglio arretrato Cent. 40.

TORINO, 26 G[illegible]

LA LEVA MILITARE IN SARDEGNA.

Nella *Gazzetta Piemontese* d'oggi è pubblicato un regio decreto colla data del 22 corrente, pel quale viene concessa piena e intiera amnistia a tutti gli inscritti colpevoli di renitenza alla leva nell'isola di Sardegna, i quali siano già stati condannati o si trovino soggetti a procedimento, ovvero siano latitanti purchè si costituiscano dinanzi all'intendente della provincia a cui appartengono, prima del mese di ottobre prossimo.

Il ministro della guerra, presentando alla firma di S. M. quel decreto, ha soddisfatto un desiderio ed adempiuto un voto delle popolazioni dell'isola e di quanti ebbero occasione di conoscere gli ostacoli i quali attraversano l'attuazione di riforme che sono giudicate sacrifici gravosi dalle popolazioni.

La coscrizione militare non fu introdotta nella Sardegna se non che nell'anno 1851. Eravi debito di giustizia l'introdurvela, affine di uguagliar le condizioni dell'isola a quelle delle provincie del continente; era determinazione giovevole all'isola stessa, addestrando i suoi figli all'armi e viemeglio educandoli alle virtù militari, di cui gli isolani non furono mai privi.

Ma contro la leva militare sorsero sempre antipatie e contrasti. Essa era giudicata una gravezza personale senza riscontro colle altre che lo stato impone, era avversata qual tirannide che assoggetta il giovane amante di libero vivere a severa disciplina e ad obblighi imprescindibili. In tutti gli stati dove fu stabilita la leva s'incontrarono nei primi anni le stesse difficoltà, la stessa avversione. Giovani che fuggivano e preferivano la vita del brigante all'onorata carriera del soldato, oppure s'infingevano infermi per sottrarsi al servizio, e le popolazioni contrarie e sollecite di porgere asilo ed aiuto ai renitenti. Napoleone stesso ebbe a combattere contro queste opposizioni e male arti, nè si può asserire che ormai tutti i popoli apprezzino l'utilità della leva militare a procacciare un esercito disciplinato e ben ordinato, giacchè dove non è ancora stabilita la leva, si adduce il solito pretesto che i popoli la detestano, benchè siavi ragione di credere che qualche principe, come sarebbe il papa, attribuisca al popolo sentimenti che non ha, per iscusarsi di non adottare una provvisione, di cui teme gli effetti.

Considerate le disposizioni degli animi rispetto alla leva, era da aspettarsi che nella Sardegna sarebbesi avuto a combattere contra difficoltà quasi insuperabili e che il sistema della leva non vi sarebbe stato che dopo alcuni anni stabilito regolarmente.

Invece l'opposizione fu meno ostinata di quanto supponevasi: il buon senso trionfò dei pregiudizi e delle abitudini inveterate, ed il numero dei renitenti, non ragguardevole sino dal primo anno, venne scemando negli anni successivi, per guisa che ormai si può dire che le popolazioni sarde sonosi già avvezzate alla coscrizione.

È questo un progresso rilevante, dovuto, parte alla devozione del popolo ed all'autorità del governo, parte all'influenza dei soldati medesimi, i quali ritornano nel seno delle loro famiglie, recandovi idee nuove, e dissipandovi prevenzioni ostili. La leva ha giovato alla Sardegna e vi gioverà maggiormente per l'avvenire: l'affratellarsi dei soldati, il visitare le provincie della terraferma, l'istruzione che ricevono nei reggimenti, tutto contribuisce a dirozzare gli animi, a correggere pregiudizi, a rimuovere avversioni, a contribuire all'incivilimento di un paese qual è la Sardegna, il cui lento progredire si deve più alle troppo ristrette relazioni colle altre parti dello stato, che non ad intrinseci impedimenti, essendo incontestabilmente i sardi dotati d'ingegno vivace e di pronta intelligenza.

L'amnistia accordata ai soldati renitenti della Sardegna fu quindi frutto di buon consiglio: è atto di clemenza, meritato da coloro che errano o delinquono più per ignoranza che per animo deliberato di disobbedire all'autorità della legge.

Quest'atto tornerà gradito in ispecial modo alla Sardegna, recherà la tranquillità e la pace in molte famiglie e varrà a chiarire come il governo ami d'essere indulgente, tuttavolta che l'indulgenza non sia di eccitamento all'insubordinazione o non possa essere riguardata come segno di debolezza.

SENATO DEL REGNO

Furono quest'oggi approvate le seguenti leggi:
1. Stabilimento di nuove linee telegrafiche;
2. Organizzazione della marina mercantile;
3. Riorganizzazione della sanità marittima;
4. Porti e spiaggie;
5. Banca nazionale;
6. Finalmente il bilancio definitivo del 1849 (non del 51 come fu stampato) sul quale ieri erasi sospesa la discussione.

Domani il senato è radunato per trattare del trasporto della marina militare alla Spezia.

CAMERA DEI DEPUTATI

Non è il traforo del Moncenisio che si osteggia nella presente legge: tutti si accordano nel dire che bisogna farlo, od almeno tentarlo. Ma è forse il concorso della società *Vittorio Emanuele* a quest'opera quello che muove tanti ostacoli? Ma la società farebbe senza ben volontieri di questo concorso che si vuole a lei tanto vantaggioso. Gli ostacoli partono, da quel che pare, dalla fusione delle strade ferrate di Novara e Susa colla *Vittorio Emanuele*, fusione che da taluno non si può veramente tranguggiare.

Ma dal momento che il governo vi trova il suo vantaggio e ve lo trovano gli azionisti delle società che si fondono, sarebbe ridicolo che il parlamento avesse a farsi caso dell'opposizione isolata di qualcuno nella cui mente non si è ancor fatta strada la luce che rischiarò tutti gli altri.

Finora alla camera non si è ancora prodotta la quistione sotto questo aspetto. Si armeggia sopratutto sopra le condizioni *troppo lucrose* fatte alla compagnia, e questo lucro sta nell'obbligo di provvedersi il danaro al 7 0[0 colla bella lusinga di non prenderne mai che il 4 1[2; si muove dubbio sulla possibilità dell'opera e questi dubbi ci valsero in oggi una discussione tecnica che più completa di così non potrebbe aversi in un'accademia.

Si leggano i discorsi dell'onorevole ministro dei lavori pubblici e dep. Menabrea, e si vedrà quanta luce di scienza ha rischiarato le dubbiezze che nella mente erano evocate dalla grandiosità di questo arditissimo concepimento. Li ha dileguati tutti? Sarebbe petulanza l'affermarlo. In un'opera come questa, cui non si trova in tutto il mondo un adeguato riscontro, bisogna attendere pur sempre un qualche caso imprevisto; ma gli studi fatti ci danno il coraggio di affrontarlo e sarà sempre una gloria per il nostro paese di aver profittato di questa tregua forzata cui ci condannano le condizioni politiche dell'Europa per por mano ad un'impresa la quale farà testimonianza dell'ardire e della pertinacia che distinguono questo paese.

LOCOMOTIVA JOUFFROY

Di cento spettatori alla partenza di un convoglio, cinquanta forse hanno pensato almeno una volta:

« Per qual ragione le locomotive non corrono che al piano, mentre le carrozze rimontano le colline? »

Se invece di fare a se stesso quella domanda, alcuno di quelli spettatori la fece all'ingegnere ed al macchinista, gli venne semplicemente risposto:

« Non si può »

La cosa fu infatti tentata molte volte, ma nessuno v'è ancora riuscito.

I sistemi ad ingranaggio (è la prima idea che suggerisce perchè pare la più semplice) non sono applicabili, perchè, come vedremo, suppongono la stabilità degli assi, e questa stabilità non può aversi; più, non soffrono una velocità, nemmeno mediocre, del convoglio.

I sistemi a macchine fisse sono costosi e pericolosi perchè consumano utilmente quella sola parte di carbone che brucia durante l'ascensione dei convogli, e la sicurezza del viaggiatore sta tutta nella solidità di una corda che potrebbe anche non esser solida.

L'accrescimento di peso delle locomotive importa la necessità di trascinarsi dietro perpetuamente un enorme carico (fin 60,000 kilog.) affatto passivo. È il sistema più comunemente adottato.

Le ferrovie atmosferiche (di Clegg a Saint-Germain), ingegni dilicati e sottili, sono soverchiamente costose.

È così che il problema dell'ascensione delle locomotive lungo le pendenze, è restato un problema.

È restato un problema finora, dico, perchè pare adesso che l'ingegnere Achille de Jouffroy l'abbia sciolto.

Per rendersi chiaro conto della cosa è forse utile di richiamare in che consistesse la difficoltà da superarsi.

Immaginate una collina la cui superficie sia coperta di ghiaccio, e immaginate pure che dal basso abbiate a trarre alla cima una carriola a mano.

Accadrà che se l'acclivio è abbastanza ripido, il ghiaccio ben pulito e la carriola ben carica, nel momento stesso in cui farete sforzo ad ascendere, i vostri piedi scivoleranno indietro, ed invece di ascendere rovinerete. Manca tra i vostri piedi e la via agghiacciata l'aderenza che è necessaria perchè possiate far sforzo.

Ebbene, una cosa molto analoga è quella che accade nelle ferrovie.

« La collina coperta di ghiaccio è il railo liscio e pulito, e i vostri piedi sono le ruote della locomotiva.

Le ruote della locomotiva che deve ascendere hanno bisogno di un punto d'appoggio per avanzarsi, ma questo punto d'appoggio non è sufficientemente fornito dai raili lisci e puliti; fra le ruote cioè e i raili manca, in termine tecnico, l'*aderenza*, e le ruote allora o scorrono indietro o girano in luogo senza progredire.

Egli è tanto vero che la difficoltà dell'ascendere sta nell'insufficienza del punto d'appoggio, che se per rimorchiare all'alto un convoglio voi vi attaccate non una locomotiva a ruote, ma otto o dieci cavalli, il convoglio salirebbe perchè le zampe dei cavalli potrebbero puntarsi al suolo.

Ecco in che consiste la questione dell'*aderenza*.

La difficoltà era grave: se si voleva ascendere, si era posti fra la necessità di avere i raili ben levigati (perchè il veicolo che deve corrervi v'incontrasse il minimo attrito possibile e quindi la corsa potesse aversi molto veloce con poco dispendio di forza) e l'impossibilità di farne un punto d'appoggio.

Vedemmo come li espedienti finora suggeriti non valessero, o totalmente o in parte, allo scopo.

Vediamo ora qual'è l'espediente suggerito dal signor Jouffroy.

Il signor Jouffroy aumenta direttamente l'aderenza fra ruota e railo sostituendo al contatto di ferro a ferro, il contatto di ferro a legno.

Egli riveste la circonferenza della ruota motrice, di una incamiciatura di legno.

Il legno più molle del ferro e più flessile, premuto dalla locomotiva che gli pesa sopra, entra nelle ineguaglianze che offre la superficie del railo e vi trova quell'aderenza, ossia quel punto d'appoggio che basta ad impedire che la ruota retroceda o giri a vuoto.

Lo spediente trovato da M. Jouffroy è analogo al consiglio che vi desse un montanaro spettatore dei vostri inutili sforzi per ascendere la collina:

« Mettate dei chiodi alle scarpe. »

Tale, senz'altro digredire, è l'abbozzo sommario dell'idea capitale di M. Jouffroy, il centro intorno a cui rota il sistema.

Vediamone, se volete, qualche particolare.

La ruota motrice in capo alla locomotiva è incavata in tutta la sua circonferenza, e in fondo a quella depressione aderisce una camicia di legno duro. La ruota così disposta scorre sopra un railo collocato fra i due delle ferrovie ordinarie e leggerissimamente *striato*.

La locomotiva Jouffroy è dunque un triciclo che posa all'indietro sopra due ruote laterali e al davanti sopra la gran ruota motrice. Visto così di fronte il *mostro muggente di Watt* presenta l'aspetto elegante di un gran carro che s'avanzi appoggiato in testa ad una sola ed alta ruota.

Nelle ferrovie presenti li stessi organi (i raili) devono esercitare nello stesso tempo due funzioni direttamente opposte. Essi sono espressamente inventati per sottrarre le ruote dei veicoli all'aderenza (attrito) ch'esse provano sulle vie comuni, e, quanto alle ruote motrici, questa aderenza è appunto ciò che importa di conservare o anzi, s'è possibile, di accrescere.

Nello stato attuale, sui raili levigati, non può adunque ottenersi un'aderenza, quand'anche imperfetta, che sopraccaricando le ruote motrici di un peso enorme. Sarebbe come se per ascendere la nostra collina di ghiaccio e rimorchiare il nostro carro, noi ci ponessimo il carro sulle spalle. Allora i piedi farebbero crepolare il ghiaccio, s'appoggerebbero alle crepolature, non potremmo più scivolare indietro e potremmo salire!

È così che per superare delle pendenze del 2 al 3 0[0 l'apparecchio motore è stato portato fino al peso di 60m. chilogrammi come al Sommering, e di 48m. a 50m. come ai Giovi. Ma di tal modo nei paesi di montagna la più gran parte della forza motrice è impiegata a trasportare un peso morto, improduttivo, a danno del peso utile che non forma allora che la parte menoma del trasporto, già sì costoso, per mezzo del vapore.

M. Jouffroy ha tolto questo inconveniente distinguendo e separando la via di rotazione da quella di trazione, per mezzo del terzo railo. La superficie di questo railo è striata (potrebbe essere anche semplicemente forata o anche solo battuta a punta qua e là) e sopra di essa si sviluppa la ruota motrice rivestita di legno.

La inapplicabilità degli ingranaggi alle strade di ferro ascendenti, era effetto pure, come più sopra dicemmo, della instabilità degli assi. Se abbiamo due ruote che ingranano l'una nell'altra, perchè esse possano agire regolarmente e solidamente, devono in evidenza avere i loro due centri separati da una distanza fissa ed invariabile, altrimenti le ruote cessano di penetrare l'una nell'altra alla profondità voluta, e i denti incagliano, si scostano e infine si rompono. Ogni meccanico sa quanto, in tal parte dell'arte, l'esattezza e l'invariabilità assoluta delli assi siano necessarie.

Ora nelle locomotive la distanza dal centro delle ruote alla superficie dei raili è perpetuamente variabile per effetto delle oscillazioni della macchina stessa. I denti del railo ed i denti della ruota non incontrandosi mai con precisione geometrica, finiscono a spezzarsi od a generare attriti enormi e scosse pericolose.

Questa è la ragione per cui, nel salire le pendenze, li ingranaggi di ruote coi raili (idea che a prima vista parrebbe e parve assai buona) non hanno avuto utile applicazione.

Il sistema Jouffroy toglie tale inconveniente degl'ingranaggi.

La ruota che pesa sul railo striato è rivestita di legno, ed entra (premuta dal peso della locomotiva) in quelle ineguaglianze del railo.

Ma il legno è elastico, quindi entra nei denti del railo striato in qualunque modo si presenti ad esso, e il sistema può allora considerarsi (in ogni istante dato) come un sistema d'ingranaggio perfetto, e potrebbe dirsi un sistema di ruota dentata ad asse variabile.

(*Continua*)

Dispacci elettrici priv.

AGENZIA STEFANI

Parigi, 26.

S. M. l'imperatore dopo aver passato la notte a Châlons parte oggi per Plombières.

Londra, 26. Malgrado l'opposizione de' cattolici il *bill* degl'israeliti è stato adottato con 291 voti contro 198.

INTERNO

FATTI DIVERSI

Statistica parlamentare. — Crediamo che possano tornar grate ai nostri lettori alcune indicazioni intorno ai lavori della nostra camera elettiva.

La legislatura presente, la quinta dal 48 in qua, fu aperta il 19 dicembre 1853.

La prima sessione incominciata il detto giorno, interrotta il 17 luglio 1854, ripresa il 28 novembre dello stesso anno, fu poi chiusa il 29 maggio del 1855. — Essa tenne 223 sedute.

La seconda sessione incominciò il 12 novembre 1855 e terminò il 16 giugno dell'anno medesimo dopo 129 sedute.

La terza sessione ebbe principio al 7 gennaio dell'anno corrente: oggi 26 giugno conta 137 sedute.

Nella prima sessione si presentarono dal ministero 160 progetti di legge, compresi i progetti relativi ai bilanci e ai resoconti dell'amministrazione. Di questi, 123 furono discussi e approvati, uno venne respinto dalla camera.

Nella seconda sessione si presentarono dal ministero 106 progetti di legge. Ottantatre solamente vennero in discussione e furono approvati.

Nella sessione corrente si presentarono dal ministero 85 progetti di legge; de' quali 61 furono discussi e approvati fino al dì d'oggi. Rimangono tuttavia a discutersi 13 relazioni.

Cambi di guarnigione. Si assicura che i cambi di guarnigione dei vari regg. di fanteria e cavalleria non avranno effetto che col primo del venturo settembre. Nulla si è ancora determinato sulle destinazioni dei reggimenti, per cui tutte le dicerie che si sono sparse al riguardo sono prive di fondamento.

(*Gazz. Militare*)

Il Concordato. Leggesi nell'*Armonia*:

« Ieri giungeva a Torino da Cambiano S. E. il cardinal Gaude, pigliando stanza nel convento dei PP. Domenicani. S. E. non si fermerà a Torino che due o tre giorni, quindi partirà per Roma. È superfluo il dire che tutte le dicerie sparse sulle trattative di concordato intavolate da S. E. non hanno alcun fondamento. La visita, che S. E. farà a S. Maestà, non può in modo alcuno servire d'argomento per siffatta diceria. »

Bene!

Vertenza Piatti-Sommeiller. — Riceviamo gli opuscoli del signor Piatti intorno alla compressione idraulica ed alle macchine pel perforamento del Cenisio, non meno che l'indirizzo da lui presentato alla camera elettiva intorno alla risposta del signor Sommeiller di cui abbiamo fatto breve cenno nel foglio precedente.

Il signor Piatti afferma che principio fondamentale della compressione dell'aria col mezzo dell'azione diretta dell'acqua de' signori Sommeiller e C. è identico al suo, che gli esperimenti fatti in Inghilterra per la propulsione ad aria compressa ebbero soddisfacente risultato, e che quanto alla macchina di traforo, quella del signor Piatti è sostanzialmente identica a quella del Bartlett, e viepiù colle modificazioni del signor Sommeiller, come si riserva di provare.

Nell'accennare a queste controversie per debito d'imparzialità, dichiariamo che dopo la discussione suscitata nella camera elettiva, non è più il caso di ritornarvi sopra, tanto più che la quistione si riferisce ad interessi più privati i quali possono esser dalle leggi tutelati, che non ad interessi generali.

Circolo degli artisti. — Nell'adunanza generale dei soci, tenutasi domenica scorsa nell'accademia Albertina, fu ratificato ad unanimità il contratto di locazione di un bellissimo appartamento in via di Po sopra il caffè Venezia, che veniva proposto dalla commissione.

Essendo poi già raccolte a quest'ora 210 firme, l'assemblea ha deciso di chiudere pel 30 giugno la sottoscrizione dei fondatori e di non accettare più soci per l'attuale circolo; resta però sempre facoltativo ai fondatori il proporre altri soci pel nuovo, ma questi non saranno ammessi che dopo l'inaugurazione della società mediante le formalità richieste dagli statuti.

La società aprirà le sue sale col prossimo novembre.

Porta-corda di salvamento. — In seguito alla circolare inglese pubblicata dal nostro ministro sopra il proiettile *Porta-corda di salvamento*, il sottoscritto si recò a dovere di protestare contro la straniera riproduzione della sua scoperta dalla quale, come si accennò dal ministero stesso, si attendono tanti benefici risultamenti a sollievo dell'umanità.

Ora poi, per far convinti col fatto i suoi concittadini della verità e della giustizia della sua protesta, egli reca a pubblica partecipazione che domenica 28 corrente giugno, alle ore 6 1|2 di mattina, farà verso la Madonna del Pilone un pubblico esperimento del proiettile *Porta-corda di salvamento* ai pericolanti in mare, da lui inventato. P. BERTINETTI.

Musica. Domenica, 28 giugno 1857, la banda della guardia nazionale eseguirà nel giardino reale i seguenti pezzi musicali:

1. Introduzione. Marcia;
2. ROSSINI. Sinfonia dell'opera *Semiramide*;
3. VERDI. Quartetto nell'opera *Rigoletto*;
4. KRAKAMP. Fantasia per flauto;
5. VERDI. Finale dell'atto primo nell'opera *Nabucco*;
6. SECCHI. Sinfonia dell'opera *La Fanciulla delle Asturie*;
7. ROSSINI. Finale dell'atto secondo nell'opera *Guglielmo Tell*;
8. MEYERBEER. Ballabili dell'atto terzo nell'opera *Roberto il Diavolo*;
9. MARINI. Polka, *La Diabolica*.

— Domenica, 28 giugno 1857, alle ore 8 1|2 precise, avrà luogo al teatro Carignano l'ultimo definitivo concerto dato dalle sorelle Virginia e Carolina Ferni a totale benefizio di due povere famiglie.

Incendi. I razzi incendiati a Genova per la festa di S. Giovanni Battista, furono mercoledì sera cagione che il fuoco si manifestasse in una casa da S. Bernardo e in una grotta posticcia dedicata al santo sulla piazza Fossatello. Fortunatamente, mercè i pronti soccorsi, il fuoco venne spento senza che se ne abbia a deplorare danni di qualche momento.

Avantieri a sera per l'esplosione del lampadario si appiccò il fuoco nel locale delle feste campestri, situato in Carignano, che non tardò molto ad essere spento.

(*Gazz. di Genova*)

Frodi di frati. Il *Corriere mercantile* reca che il processo di contravvenzione pel tabacco sequestrato nel convento della *Pace* in Genova, condotto con molta attività, ha già prodotto severissime conclusioni fiscali, cioè di L. 12,000 di multa, con carcere sussidiario, nel caso assai probabile, anzi certo di non pagamento, di 3 mesi a 3 anni per quattro frati, compreso il *fra Calcina*, e non escluso il guardiano.

CAMERA DEI DEPUTATI

Presidenza del presidente CARLO CADORNA

(*Seguito e fine della tornata di ieri*)

Cavour C., pres. del consiglio e ministro di finanze: Io sperava che non avrei più dovuto trattare dei vantaggi della ferrovia *Vittorio Emanuele*; credeva che la grandezza dell'opera che si propone avesse colpite le menti; ma il deputato Moia volle ricordare di essere stato contrario a questa strada, perchè la reputava opera imprudente e temeraria . . . (*Moia*: Allora io non sedeva nella camera) Il deputato Moia reputa l'opera compiutasi allora imprudente e temeraria e l'attribuisce alla virtù di ostinazione dei deputati della Savoia. Egli è in errore. Posso assicurare la camera che il ministro dei lavori pubblici ed io non mettemmo in questa strada minor impegno che i deputati della Savoia; (*Costa di Beauregard*: È vero) e ce ne onoriamo, perchè sono convinto non potervi essere opera di maggior utilità sotto il rispetto sì economico che finanziario e politico. Del resto ho sempre dichiarato apertamente che questa strada sarebbe stata di peso alle finanze, sino a che non fosse superato il Moncenisio.

Il dep. Moia riconobbe che le nostre maggiori relazioni commerciali sono colla Francia, 2|3 e, per le esportazioni, 3|4. Una strada che le rende più facili e frequenti sarà dunque immensamente utile. Vi chiediamo 20 milioni pei 50 chilometri da Susa a Modana, per questa ragione della maggior sicurezza ed economia dei trasporti. Noi esportiamo in Francia, sul mercato di Lione, 76m. quintali di riso; ebbene, 1|6 solo di questi va per la via di terra; 5|6 fanno il giro di Genova e Marsiglia. Per le sete avremo un' economia di tempo. E l'industria delle sete si è molto sviluppata da noi, sicchè lavoriamo sete provenienti anche dal mercato di Londra. Il prezzo della carne è assai superiore in Francia, e noi esportiamo molto bestiame nel mezzodì di questa, ma non a Lione, appunto per la difficoltà e l'interruzione della comunicazione.

E un'opera che il dep. Moia dice imprudente, è appunto quella che metterà uno stato di secondo ordine in grado da compiere imprese maggiori. Le finanze stesse saranno compensate del sagrificio. L'interesse di 20 milioni al 5 1|2 e 1100m. lire. Ora faremo le seguenti economie: manutenzione della strada da S. Giovanni a Susa, 140m. lire; corriere, 50m.; trasporti di generi di privativa, 50m.; di militari, 30m. Ravvicinata la Francia all'Italia di 24 ore, aumenteranno le corrispondenze e i transiti postali, 200m. lire. Ora 9|10 dei viaggiatori passano da Marsiglia. Aperto il Cenisio, questa strada sarà più breve e più economica; ci sarà d'altronde l'attrattiva della più grande opera che si sarà compiuta nei tempi moderni. Mettendo 20m. viaggiatori di più sulla nostra strada ferrata, saranno 250m. lire. Parte del movimento da Marsiglia alla Svizzera occidentale, che ha bisogno massimamente di cereali, si farà da Genova; 50m. tonnellate, 500m. lire In tutto 1120m. lire.

Ora vengo al sistema. Non si sarebbe certo potuto trovare una compagnia che s'incaricasse di questa impresa a suo rischio e pericolo. Il governo ha molto maggiori mezzi per la riuscita che non una compagnia. Gli azionisti non potevano aver negli autori del progetto quella fiducia che abbiam noi e per la personale conoscenza e per le prove di capacità che hanno già date. Quanto al farla il governo, salvo poi a cederla, si noti che è un tronco di soli 50 chilometri, con pendenze del 3 0|0, e di un esercizio costosissimo. Ci esporremo al pericolo che la compagnia *Vittorio Emanuele* si ricusi di comperarlo. Dovremo noi allora chiudere il tunnel? Vi sarà tal desiderio dell'esercizio della linea che non potremo nemmeno procrastinarne l'apertura. Saremmo *à la merci* della compagnia. Se i 4 chilometri staranno nei limiti della spesa quale fu prevista, crescerà pur immensamente il desiderio di veder compiuta l'opera: e si dovrà progredire in ogni modo. Ora mi proverò a dimostrare che non siamo stati così imbecilli nel trattare, come volle far credere il dep. Moia.

Questo tronco costerà moltissimo per l'esercizio, giacchè vorrà una locomozione speciale, come sui Giovi, 70m. lire il chilometro pel materiale mobile, cioè 180m. lire; a cui se si aggiunge l'interesse del capitale di costruzione nei primi quattro anni, sarà circa un milione. Quanto alla fusione, che il dep. Moia sostenne esser un favore larghissimo fatto alla compagnia, essa ha anzitutto il vantaggio economico di attirare nello stato un vistoso capitale, in questi tempi di scarsezza di numerario. Sono anch'io contrario alle fusioni di strade non continue, perchè l'esservi varie società è una garanzia contro il monopolio; ma qui si tratta di strade successive. Questa linea non ha da temere di concorrenza interna; ma dell'estera, delle strade da Marsiglia a Lione e Ginevra, del S. Gottardo, del Sempione. La concorrenza estera è in possesso del traffico dal mare a Ginevra, da Milano a Parigi. Per lottare bisogna che da noi si facciano sagrifizi, e li potrà fare una compagnia unica e forte.

Noi guarentiamo alla società il 4 1|2 sul prezzo ch'essa paga per le azioni di Novara, cioè lire 34 30 per azione. Ora, già l'anno scorso le azioni di Novara diedero un beneficio di 35 lire. Ci sarà dunque un di più che andrà in deduzione di quel che dovremmo pagare per le azioni della strada *Vittorio Emanuele*. Io auguro al dep. Moia che tutti i favori che egli accorderà ne'suoi contratti sieno di questa sorta. Il dep. Moia disse che il Moncenisio aumenterà di 12m. lire e più il prodotto chilometrico della linea. Per la strada di Novara sarà dunque un guadagno maggiore di 600m. lire; vantaggio alla compagnia, vantaggio allo stato.

Il contratto si riduce a ciò che noi diamo 50 chilometri per 20 milioni. Calcolate le 70m. lire pel materiale, gli interessi della somma per la costruzione, ed avrete 520m. lire per chilometro: somma enorme per una strada di difficile esercizio e senza movimento locale. La strada di Novara costò circa 170 mila lire il chilometro.

Non c'è dubbio che l'opinione pubblica, quella del parlamento, volevano compiuta questa grande impresa; e la compagnia *Laffitte* non poteva dubitare che una nazione, la quale aveva date tante prove di energia, potesse indietreggiare dinnanzi al Moncenisio. Dobbiamo noi dire invece alla compagnia che è rovinata e metterle i piedi sul collo? No; ma dobbiam dirle: vi aiuteremo, a patti ragionevoli; e 520m. lire per chilometro è un patto ragionevole. Io crederei di abusare della difficile posizione della compagnia, se le imponessi un aggravio maggiore. Nè da ciò il governo, che è nella necessità di contrattare continuamente, potrebbe trarre un vantaggio stabile. Un governo deve sempre attenersi a ciò che è onorevole e giusto.

Il dep. Moia censurò aspramente la compagnia *Laffitte* senza tener conto del danno che poteva arrecare al suo credito. Il primo ingegnere che essa prese godeva di molta fama, come uno dei più distinti allievi di Lock; ma aveva sempre lavorato in pianura, e quando furono commessi errori, essa gli sostituì l'ingegnere Ranco. Quanto al materiale è ottimo, e i rails sono migliori di quelli dello stato. Del resto, era naturale che si cercasse d'esercitare la strada colla maggior economia possibile. Costa di più la sua amministrazione che la nostra, è vero; ma, se vogliamo aver compagnie estere, non dobbiamo cercare nell'amministrazione quel disinteresse che c'è nelle nazionali e che torna a loro onore. Del resto, se si paragonano i corrispettivi della compagnia *Vittorio Emanuele* con quelli della società francese, si troveranno ancora moderati.

Io credo che qualunque altra compagnia, la quale non fosse già interessata nell'impresa, sarebbe spaventata da queste difficoltà, non vorrebbe impiegare per molti anni il suo danaro al solo 4 1|2, mentre le strade estere danno il 7. L'opera è utile allo stato ed alla società, mentre è conforme all'equità ed alla giustizia.

La seduta è levata alle 5 3|4.

Tornata del 26 giugno.

Presidenza del vice-presidente SAPPA.

Cugia presenta la relazione sul computo della campagna d'Oriente; *Farina P.* quella sul bilancio attivo; *Cavour G.* quella sull'affrancamento delle enfiteusi.

Isola parla a lungo in favore del progetto.

Colli (commissario tecnico per la strada ferrata della Savoia) dice, contro l'accusa del dep. Moia, che la compagnia *Vittorio Emanuele* costruisce bene, e lamenta che il dep. Moia non abbia posto mente alle conseguenze, che le sue parole potevano avere pel credito della compagnia. Il ritiro di un ingegnere capo può essere provocato da molte altre cause estranee a mala costruzione. Conviene che in alcune parti il tracciato è difettoso e che in due tratti le pendenze vogliono locomotive di forte portata. Ma di questo non è in colpa la società. Il commissario tecnico propose varianti e correzioni; ma volevano una spesa di 3 milioni e tempo di un anno di più, e il ministero credette dover accettare il progetto quale era proposto. La ferrovia del resto fu costrutta con tutta la solidità. E dà lettura di alcune parti del rapporto della commissione di collaudazione, composta degli ingegneri Moglino, Carbonazzi e Panza. I ponti di ferro non ebbero nemmeno bisogno di tolleranza. Essi portarono quattro locomotive pesanti 142 tonnellate e lanciate a tutto vapore. Così delle altre opere e degli altri esperimenti. Fa poi appello a chi ha percorsa e visitata questa strada, se vi abbia trovata ombra di debolezza. Quanto all'esercizio, egli non aveva ufficio d'ingerirsene; dice però come prudenza voglia che, sul primo aprirsi di una strada, non si spingano troppo le corse. Non sussiste dunque l'accusa del dep. Moia.

Moia è d'accordo col presidente del consiglio quanto ai vantaggi del traforo del Cenisio; ma disse che si doveva studiare un piano generale. Si sarebbe forse potuto passare il Monginevro e il Lukmanier o il San Gottardo col concorso della Francia e della compagnia delle ferrovie svizzere. Ma ora la questione è se debbasi cominciare il foro del Cenisio e se dobbiamo legarci alla compagnia *Vittorio Emanuele*. Tutto il concorso della compagnia è un imprestito di 20 milioni al 4 1|2, giacchè essa ne domanda una garanzia speciale sui 50 chilometri; mentre sarà molto se i proventi di questo tronco basteranno a pagare le spese d'esercizio. È un miserabilissimo compenso e da non doversene tener conto. La mia proposta è solo d'incominciar liberamente, onde il governo potesse cessare i lavori quando il credesse. Vi può essere una nuova invenzione per trazione dei convogli sui piani a grande pendenza. Sugli spalti della cittadella si faranno per ciò esperimenti, che trovarono capitalisti e non vorranno che tre mesi di tempo. Non abbiamo certezza che il metodo riuscirà. (*Cavour C.*: Io l'ho.) Il dep. Sommeiller disse: son quattro mesi che la macchina lavora; ma per quanti minuti? Io ne ho visto un'esperienza e durò solo pochi minuti. Dai fori fatti alla Coscia a quello del Moncenisio ci corre. Era

destinata questa maniera di propulsione ai Giovi e fu abbandonata, perchè la si trovò impossibile. (*Cavour C.:* Nossignore, lo proverò.) La sola prova per me sarà un convoglio che salga sui Giovi. Abbiamo dato danari ed aiuti ad ingegneri, ma lo stato non ne ebbe nessun utile.

Chi mi dirà poi che la spesa del Cenisio non andrà a 50 a 60 milioni? Dove sono gli argomenti del presidente del consiglio, per dire che i calcoli siano esatti? Si corre un'alea e questa dovrebbe essere eguale da una parte e dall'altra; se no il contratto è leonino. Se l'acquisto della ferrovia di Novara è un buon affare, potrà comperarla il governo ed allora saremo padroni della linea di Buffalora e Modana. Quando i lavori della galleria fossero avanzati, perchè non vi si potrebbe far concorrere la società di Novara? Si fanno pure consorzi fra le provincie. E le amministrazioni delle strade ferrate sono abbastanza ragionevoli e farebbero esse stesse la domanda al governo. Il pres. del consiglio parlò di 3,500,000 lire di materiale mobile; ma per 50 chilometri bastano 10 macchine, 2,500m. lire. (*Cavour C.*: Per la strada di Genova abbiamo una macchina ogni 3 chilometri,) Mettendo anche 3,500m. il governo guarentisce anche a questa spesa il 4 1|2.

Le spiegazioni del dep. Colli hanno certo avuto influenza anche su di me. La bella prova che egli fece sul tronco da Quarto a Solero è guarentigia delle sue parole. Ma io dissi notizie avute da chi aveva visto e cose lamentate ogni giorno dai giornali.

Paleocapa dice che qui non v'è libertà intiera di imporre condizioni, giacchè siamo stretti colla società da patti antecedenti. Se la società si rifiutasse ad accettare i patti che le vuol fare il dep. Moia, avrebbe ogni ragione. Non so come, nello stato attuale del credito, possa dirsi contratto leonino quello, per eseguir il quale la società deve trovar un centinaio di milioni, riscattare per 24 milioni una strada che costa 16 e impiegare per qualche anno i suoi capitali solo al 4 1|2. Si può dire che essa faccia un buon affare? E non volete darle la prospettiva almeno di un guadagno avvenire? Avremmo visto crescere le azioni, se il contratto fosse leonino. (*Moia*: Cresceranno dopo) Non v'è una azione di Savoia in paese. Sono tutte in Francia.

La società poi ha il peso dell'art. 82, per cui, quando si passerà il 4 1|2, si dovrà rifondere il governo di ciò che questo ha speso di più.

Quanto al non aver io presentato un piano generale, dirò che nella condizione nostra, in cui gli interessi locali si possono tutti far sentire, ciò era impossibile. Se si fosse fatto, sarebbero stati grandi i reclami delle località escluse, si sarebbe perso e tempo e studi inutilmente e saremmo forse ancora in discussione sui primi 100 chilometri. Nel Belgio si fece un piano e fu modificato, non ostante che la rete fosse intrapresa tutta dal governo. Noi poi lasciavamo in gran parte alle società la costruzione di queste strade; e non avremmo concessa una linea, perchè non era nel piano? La Francia poteva imporre le linee, perchè il governo costruiva esso le strade consegnandole poi alle società che dovevano solo provvederle di materiale mobile ed esercitarle. Si spesero così in sovvenzioni 900 milioni. Nè con tutto ciò si riuscì a stabilire una rete. Da noi si è fatto ciò che altrove; poche linee più importanti hanno costituita la rete principale; poi si seguirono i desiderii delle popolazioni e i loro interessi. Se mi si volesse imporre una rete, finirei ad esservi impigliato dentro come un uccello. (*Ilarità*)

Quanto ai dubbi sulla riuscita, mi pare che se il dep. Moia li facesse prevalere nella camera, questa rifiuterebbe il traforo. Le difficoltà geologiche della montagna vanno crescendo col penetrarvi più addentro. C'è un mmmm; ma trovar modo che il governo non abbia a sottostar solo a questa eventualità è impossibile. La commissione che esaminava la macchina *Grandis* mi disse che sarebbe stato troppo precoce il giudicare della spesa; ma che l'opera si doveva intraprendere e dal governo; perchè non si sarebbe trovata nessuna compagnia che volesse partecipare all'alea.

Qualunque nuovo sistema si trovi non si potrà mai far passare la strada sulla vetta del Moncenisio, a 2m. metri sul livello del mare. E, se si dovesse coprire, sarebbero non 12 chilometri, ma 40, 50, 60. Questo è un vero sogno. Se volete passare bisogna fare una galleria. Anche ieri feci l'elogio del sig. Jouffroy perchè non credette che, anche riuscendo nel suo esperimento, potesse pretendere di andare sulla cima del Cenisio; ma il suo sistema si potrà applicare alla pendenza dei tronchi d'accesso alla galleria.

Sui 50 chilometri del Cenisio, forse le 70m. lire di materiale mobile per chilometri non basteranno. In Francia (11,700 chilom.) la media è di quasi una locomotiva ogni 3 chilometri. Sui 10 chilom. dei Giovi abbiamo 8 macchine.

Chi esamini imparzialmente le opere non potrà dire che la società *Laffitte* abbia fatto men bene di altre società. Alcune opere d'arte furono anzi fatte con una diligenza straordinaria; così il ponte sull'Isère.

Menabrea dice che i nostri sacrifizi per le strade ferrate non avranno compenso, finchè non siensi passate le Alpi, verso la Savoia ed al Nord. Cominciar poi si deve dove il terreno è nostro. Ciò è indispensabile per l'avvenire del paese e se non vogliamo lasciarlo isolato. Il foro del Cenisio è più necessario pel Piemonte e per Genova che per la Savoia, la quale ha la maggior parte delle sue relazioni colla Francia: da Marsiglia a Ginevra sono 510 chilometri; da Genova 450. È un vantaggio di 60 chilometri, di 6 franchi la tonnellata.

Quando poi sarà l'istmo di Suez, e lo sarà, il Piemonte, se avrà superate le Alpi, raggiungerà un grado di prosperità, di cui forse ora non possiamo nemmeno farci l'idea. Nella galleria dei Giovi si poterono praticar pozzi; in quella del Cenisio, 1500 metri giù nella montagna, non lo si potrà e si attaccherà solo da due parti. Bisognava dunque ventilare ed accellerare. Coi mezzi ordinarii si sarebbero fatti 50 centimetri di galleria al giorno, per parte, e vi sarebbero perciò voluti 36 anni. Tre nostri ingegneri inventarono una macchina per comprimere l'aria. Essa è semplice — un tubo con due valvole —, agisce con notevole regolarità, e comprime il 50 0|0 e, con qualche modificazione, potrà forse il 60 od il 70. L'aria compressa si può mandare a grande distanza, con una perdita quasi insensibile di pressione, e si può applicare a qualunque macchina industriale.

Il meccanico Bartlett aveva inventato un ordigno per le mine, mosso a vapore. Gl'ingegneri ne combinarono un altro che si regola da sè, secondo la natura della roccia, e sarà mosso ad aria. Con questo si perfora 15 e 20 volte più che coi mezzi ordinarii. Dalla parte di Modane, c'è una forza eccedente il necessario e per la quantità d'acqua e per la pendenza. Dalla parte di Bardonnèche non vi è la stessa abbondanza, ma in quantità però sufficiente. Il perforatore poi occupa men posto che gli uomini, e può agire sopra un maggior numero di punti. Si spera di fare tre metri di galleria al giorno, e così compiere l'opera in 6 anni. Coi mezzi ordinarii i 3|4 del tempo andavano nel perforamento che qui si fa da 15 a 20 volte più rapido. Mettiamo anche 9 anni, il risultato sarà sempre immenso.

Entra quindi l'oratore in considerazioni tecniche sulla quantità d'aria necessaria per la respirazione, pei lumi, per dissipare il fumo delle esplosioni, dicendo essere sufficiente la ventilazione prodotta dalla macchina, massime se si adoprerà polvere da cannone, che contiene minor carbonio. Quanto alla geologia, le Alpi furono indagate da Elia di Beaumont, da Giacinto di Collegno ecc., nè le roccie possono presentare difficoltà insuperabili. Se si troverà dell'acqua, vi sono delle pendenze; se delle caverne, si faranno ponti. Quanto al calore, essendo la galleria a 1600 metri nelle viscere della montagna, potrà essere di 40 a 45 gradi; ma nelle miniere vi sono talora più grosse temperature e vi sarà d'altronde la ventilazione.

Calcolando la spesa in 41 milioni, la galleria verrà a contare 1,600m. lire il chilom., giacchè sarà necessario un doppio binario. Qui si tratta di forare nella roccia viva, nè si può far paragone colle gallerie dei Giovi. V' hanno tunnel che costarono 3800m. lire il chilometro; altri che un milione; credo che 1,600m. lire qui basteranno. I nostri ingegneri del resto hanno già risolto un altro gran problema, quello di vincere con locomotive la pendenza del 3 1|2 0|0 dei Giovi. Era la prima volta in Europa. Anche allora si fecero opposizioni potenti. È questa la sorte di tutti gl'inventori.

Fa poi l'oratore il calcolo della spesa d'esercizio sui 50 chilometri e dice che la tariffa si potrà accrescere sui viaggiatori e sulle merci a grande velocità, che cercano risparmio di tempo, non su quelle a piccola velocità, che cercano risparmio di danaro. Quanto alla parte economica, la convenzione è buona. Dal Rodano al Ticino, sarà una linea del valore di 128 milioni. Governo e paese non avranno concorso in essa che per 30 milioni; i capitalisti esteri per 98. Ora poi la società *Vittorio Emanuele* verserà 14 milioni in paese. I 50 chilometri da Susa a Modana si vendono per più di 500 mila lire il chilometro, mentre sono di così difficile esercizio. Basteranno 60 mila viaggiatori e 102 mila tonnellate a dare il 4 1|2, mentre la strada ferrata di Susa trasporta già ora 62 mila viaggiatori e 57 mila tonnellate. La guarenzia per l'esecuzione della convenzione è nella strada ferrata di Savoia, di Susa, di Novara, 54 milioni. Se la compagnia avesse da mancare potrebbe essere espropriata. Che se ora non si avesse da approvare la fattasi fusione, si getterebbe lo sconvolgimento nel credito del paese.

Questa è forse la più grande impresa, su cui un parlamento sia mai stato chiamato a deliberare. Non è nuova, ma si studia e si desidera da molti anni. Ora è arrivato il momento di tentarne l'effettuazione. E il problema sarà forse risolto da ingegneri nostri, allevati nel paese e che hanno fatti i loro studi nell'università di Torino. Noi siamo al fine di una legislatura, che devesi pure dire gloriosa. Chiudiamola gloriosamente, votando il traforo delle Alpi. (*Bravo! bravo!*)

Annoni legge un discorso contro il progetto. È contrario alla fusione, che chiama vendita e soperchieria fatta contro gli statuti della società di Novara. Non vuole influenze di società o governi stranieri. Dice che il congiungere la ferrovia di Susa a quella di Novara farà che i viaggiatori non si fermeranno a Torino; che altre società fecero cattivi affari e nessuno pensò a soccorrerle; che si dovrebbe esigere dalla società *Laffitte* l'esecuzione delle condizioni o lasciarla decadere; che non è contrario all'impresa del Moncenisio, purchè non vi s'immischi la società *Laffitte*. E voterà l'emendamento *Moia* od anche tutta la spesa pel traforo.

Della Motta dice pure che devesi tentare l'impresa, ma che è inopportuna ogni convenzione colla società *Vittorio Emanuele*. Vuole concretato di più il progetto del foro per considerazioni di unanimità. Ama l'indipendenza e la libertà del governo e non vuole che si leghi.

Voci: Ai voti! a domani! a domani!

Cavour C.: Allora la camera dovrà sentirmi ancora. (*Ilarità*)

La seduta è levata alle 5 1|2.

Notizie Ultime

Una corrispondenza di Parigi nell'*Indépendance Belge* smentisce la notizia data dallo stesso giornale sovra riclami del governo spagnuolo contro la stampa piemontese, e attribuisce la voce in discorso ai giornali reazionarii della Spagna. Crediamo che la notizia non sia stata del tutto infondata, ma che il governo spagnuolo abbia desistito dietro le spiegazioni date.

I giornali francesi pubblicano l'elenco delle elezioni conosciute sino al 24 giugno, le quali danno 4 candidati dell'opposizione riusciti sopra 227 elezioni. Non essendo dato le cifre dei suffragi, cioè nè il numero preciso degli elettori iscritti, su quello di coloro che si astennero dal votare, come neppure quello dei votanti per il governo e per l'opposizione, è impossibile farsi un'idea esatta della forza e della combinazione dei partiti.

Nel numero accennato i quattro deputati dell'opposizione sono Visconte di Rambourgt, Migeon, Hénon, e il conte di Chabrillan.

Mentre a Parigi questa volta i voti favorevoli al governo erano 110526 e quelli dell' opposizione 96290, si osserva che nel 1852 il governo ebbe 184487 voti e l'opposizione 87778. Ai 96290 dell' opposizione del 1857 bisogna ancora aggiungere 6083 voti perduti.

L'*Assemblée nationale* attribuisce i numerosi voti ottenuti dall'opposizione a Parigi, particolarmente in alcuni distretti, all' organizzazione delle società segrete, e la *Presse* fa alcune acerbe osservazioni su questa specie di denunzia politica.

Secondo l'*Univers* il numero totale degli elettori iscritti per tutta la Francia sono per l'elezione del 13 maggio 1849 9,936,004; per quella del 2 dicembre 1852 9,843,076, e per quella del 21 giugno 1857, 9,521,220. Secondo la circolare del ministro degli interni quest'ultima cifra dovrebbe ridursi a circa 9,350,000. Da ciò si vuol dedurre una sensibile diminuzione della popolazione maschia adulta della Francia.

Il *Journal des Débats*, nell' ammettere che i suoi candidati furono sconfitti, e che non è soddisfatto dei risultati delle elezioni, dichiara contro l'*Assemblée nationale* che preferisce questo scacco all'astensione totale. Astenersi, dice il *Débats*, è un confessarsi vinto ancora prima di combattere, è un ammettere che non si ha altra forza che quella degli avvenimenti, altro appoggio che la fortuna.

Si scrive da Parigi 22 all' *Express* che non dappertutto le elezioni seguirono con calma e regolarità. A Belleville i distributori dei bollettini, relativi ai candidati dell'opposizione, furono assaliti da gente di aspetto sinistro e sconosciuta nella località e battuti. La polizia si interpose ed avrebbe, afferma il corrispondente, arrestato i distributori e lasciati liberi gli aggressori. Lo stesso avvenne in un altro luogo ove coloro che avevano i bollettini col nome del sig. Lasteyrie furono assaliti ed arrestati. Dopo di ciò un elettore assunse sopra di sè spontaneamente la distribuzione dei bollettini, ma ebbe un colpo di bastone sulla schiena, e fu preso e condotto alla prossima guardia da un sergente di città, ove fu trattenuto per cinque ore, e lasciato in libertà soltanto dopo le energiche rappresentanze del candidato stesso. I gendarmi sequestrarono e distrussero i bollettini dell'opposizione a Belleville e Nanterre, per quanto se ne poterono impadronire.

Il prefetto del Gers ha sospeso il maire di Eauze, sig. Gounon, perchè si è presentato come candidato dell'opposizione.

Il maire di Bordeaux ha pubblicato una nota nella quale dice di voler citare avanti ai tribunali l'*Indépendance belge* perchè diede la notizia che il medesimo ha distribuito cinque franchi a cadauno degli elettori poveri. Si trattava invece della distribuzione di una somma di lire 3500 pervenutegli per essere distribuite ai poveri a titolo di beneficenza in conseguenza di un lascito privato, e in nessuna connessione colle elezioni.

— Dietro un'interpellanza fatta nella camera dei lordi, nella seduta del 23, il conte Granville annunciò che una spedizione fatta nell'interno del continente dell'Australia, ebbe un ottimo successo, essendosi scoperte vaste estensioni di un territorio fertile. La camera dei lordi si occupò in seguito dello schema di legge sul divorzio.

— Nella seduta del 20 il senato spagnuolo si occupava ancora della riforma costituzionale, e il congresso dell'istruzione pubblica. In questo ultimo un emendamento affinchè la sorveglianza dell' istruzione pubblica fosse affidata al clero cattolico, proposta dal sig. Polo, fu respinto con 124 voti contro 62. L' emendamento fu combattuto dal dep. Cardenas, che si dichiarò consenziente al principio, osservando però che non era opportuno inserirlo nelle basi di una legge futura sull' istruzione; imperocchè pare anche adesso che il congresso spagnuolo in luogo di fare le leggi si occupi semplicemente a fare delle basi come al tempo del biennio rivoluzionario.

Secondo la *Discusion* ebbe luogo il 17 una conferenza di tre ore fra l' inviato messicano Lafragua e il ministro spagnuolo degli affari. Si suppone che il Messico voglia guadagnar tempo con inconcludenti negoziazioni per fortificare le coste e assicurarsi l' assistenza degli Stati Uniti.

— Le cortes portoghesi hanno votato una somma assai ragguardevole come dote della futura regina del Portogallo, come anche le somme necessarie per le spese delle nozze. Così si legge nel *Novedades*.

— Alla dieta di Francoforte è stata presentata una memoria che ha relazione al progetto di costrurre un ponte di pietra sul Reno fra Strasburgo e Kehl. Il governo francese promuove con tutte le sue forze questa impresa, mentre dal lato delle potenze tedesche si teme di aprire con ciò una via ai francesi da un lato ove i confini non sono sufficientemente custoditi.

— Si scrive da Vienna che l' imperatore Francesco Giuseppe anderà a Töplitz in questa estate. Si aggiunge che i ministri Buol e Manteuffel accompagneranno i rispettivi monarchi e che per conseguenza si tratteranno importanti affari politici.

Dispacci elettrici priv.

AGENZIA STEFANI.

Parigi, 26 *sera*.

Il duca di Montpensier è arrivato a Claremont.

Credito mobiliare 1162.
Strade ferrate austriache 642.
Strada ferrata *Vittorio Emanuele* 532.
Strade ferrate lombardo-venete 627.

Trieste, 26.

Colla valigia delle Indie:

Bombay, 27 *maggio*. Le truppe del Bengala sono insorte.

I ribelli di Meerut hanno proclamato re delle Indie il figlio dell'imperatore di Delhi.

La città di Delhi è stata saccheggiata e la banca spogliata. Gli europei sono stati massacrati.

Umballah e Lucknow si sono pure sollevate; si spera una prossima pacificazione.

Borsa di Parigi del 26 *giugno*.

	In contanti	In liquidazione
Fondi francesi		
3 p. 0|0 . . .		68 50 68 20
4 1|2 p. 0|0	91 50 91 50	
Fondi piemont.		
5 p. 0|0 1849	91 25	» »
3 p. 0|0 1853	55 »	» »
Consolidati ingl.	93 1|4	

G. Rombaldo, *Gerente*.

Un dentifricio non deve soltanto imbiancare i denti, ma eziandio conservare la loro salute e quella delle gengive. I dentifricii alla Chinchina, Piretro e Gayac, di J. P. Laroze, farmacista a Parigi, hanno perfettamente raggiunto codesto risultato. L'Elisire previene e calma le nevralgie dentarie, guarisce i mal di denti; la polvere a base di magnesia gl' imbianca e li conserva; l'opiat, contenendo il principio attivo del chinchina in soluzione acquosa, è il miglior preservativo delle affezioni della bocca. Nel periodo dall' infanzia a quello dell'adolescenza, esso corrobora le gengive, previene la carie dei primi denti, concorrendo attivamente al loro sano e facile sviluppo.

OLIO DI RESINA

Purificato per illuminaz. L. 1 00 il kil
Per asfalto, inchiostro da stampa . . . . » » 60 »
Per ungere ruote e macchine . . . . . . » » 50 »
Grasso per ruote e macchine 1ª qualità » 1 00 »
2ª id. » » 80 »
Mastice per bottiglie a vari colori 1ª qualità » » 50 »
2ª id. » » 40 »
Cera lacca ordinaria . » 1 25 »
Presso E. Quinterio e C., via Mercanti n. 15.

GRANDI MAGAZZINI
DI MAIOLICHE E TERRAGLIE

d'ogni genere all'ingrosso ed al minuto a prezzi di fabbrica, di Lorenzo Montefameglio, via delle Quattro Pietre, casa Rabbi, vicino alle Torri.

NB. Trovasi pure presso il suddetto il deposito di maioliche della fabbrica di Mondovì, del sig. Magliano. — Torino.

SOCIETÀ DI DRENAGGIO
BIZOT E COMP.ª

La Società s'incarica di tutte le operazioni relative agli asciugamenti ed ai miglioramenti delle terre per mezzo del drenaggio, cioè: — 1° Della fabbricazione dei tubi anche sul luogo del loro impiego od in fabbriche poste nei principali centri agricoli; — 2° Della esecuzione degli studi e compilazione dei progetti di risanamento delle terre col drenaggio; 3° Dell'impresa o della direzione dei lavori di tal genere (esito garantito); — 4° Della somministranza di macchine da far tubi, come di utensili proprii al drenaggio; — 5° Dell'applicazione alle risaie del *Drenaggio a effetto periodico* per il cui trovato la società ha una privativa.

Torino, viale del Re, 40.

GRANI DI SANITÀ del Dottore FRANK

Questo eccellente purgativo autorizzato, e conosciuto da più di 60 anni, facilita la digestione, ristabilisce l'appetito, rimedia ai mali di stomaco e all'emicrania, dissipa la costipazione e purifica il sangue. È uno dei migliori purganti che chiamansi di *precauzione.* — Senza interrompere le proprie occupazioni si può prendere prima del pranzo o della cena. — Esigere l'istruzione col nome dello stampatore Lenormant. — Per prevenire le contraffazioni ogni scatola porterà il timbro imperiale sulla firma A. ROUVIÈRE. — Prezzo L. 1 50. Parigi, farmacista d'Antin; Torino, Depanis, via Nuova presso piazza Castello; Fuselli, via S. Francesco d'Assisi, N. 13; Passarino, Doragrossa; Chivasso, T. Ferreri; Savigliano, Mercandino; Alessandria, F. Basilio; Genova, T. Denegri, porta Vacca; Novi, Galliani, ospedale militare; Nizza, Dalmas, agente generale; Novara, Caccia; Vercelli, Berteletti; Trieste, Zanetti; Milano, Riva Palazzi, piazza della Scala.

Approvazione dell'Accademia di medicina di Parigi.

DRAGÉES STOMACHIQUES et PURGATIVES de LAURENT

I **Confetti stomatici e purgativi**, di LAURENT, manipolati coll'estratto di Rabarbaro composto, sono il migliore e il più leggero purgante pei fanciulli. Gli adulti ne fanno uso con eguale vantaggio, in dose di due o tre, mattina e sera, nei mali di stomaco, digestioni lente, imbarazzi viscerali, ecc., poichè essi purgano blandamente, senza coliche, promovendo l'appetito, e non hanno gli inconvenienti delle pillole alvotiche, la cui azione drastica ne è spesso la causa. Si può farne egualmente uso con piena fiducia per combattere la stitichezza e le congestioni sanguigne che ne sono frequentemente la conseguenza, e che si danno a conoscere con vertigini, peso o dolore di testa.

CONFETTI DI COLCHICA
DI LAURENT

STUPENDO SPECIFICO CONTRO LA PODAGRA E I REUMI

Migliaia di fatti accuratamente studiati, dicono i professori **Trousseau** e **Pidoux** nel loro *Trattato di Terapeutica*, provano che l'azione della preparazione di Colchica è altrettanto efficace contro queste affezioni quanto quella del Solfato di Chinino nelle febbri intermittenti. — Si prendono con pari successo per le idropisie.

I **Confetti di Laurent** sono composti con la migliore di tutte le preparazioni, l'*Estratto acetoso*, fatto nel vuoto, salvo da qualunque alterazione, in un nuovo apparato approvato dall'*Accademia imperiale di medicina di Parigi.* — Questi confetti si spacciano solo in boccette contenute in un involto portante il sigillo di LAURENT, munite di un'etichetta e sigillata da una fascia su cui è apposta la sua firma.

Deposito generale a Parigi, *rue Bourbon Villeneuve*, *n.* 19. — Agenti generali in Italia per la vendita all'ingrosso: *Torino*, D. Mondo, via B. V. degli Angeli, 9; *Trieste*, Serravallo, farm. Vendita al minuto: *Torino*, presso Depanis e presso Bonzani farmacisti; *Genova*, Bruzza, farm.; *Alessandria*, Basilio, farm.; *Novara*, Caccia, farm.; *Vercelli*, Berteletti, farm.; *Casale*, Bava, farm.; *Intra*, L. Caccia, farm.

PASTIGLIE Bismuto-Magnesiache preparate secondo il metodo PATERSON

approvate dal Consiglio superiore di Sanità, conosciute in Francia, in Inghilterra ed in America sotto il nome di Pastiglie **AMERICANE** Paterson.

STATI SARDI

Questo farmaco, notissimo per l'incontestabile suo effetto contro tutte le affezioni spasmodiche del ventricolo e del cuore, preparasi sempre nella farmacia **Barbié**, *Piazza S. Carlo*, Torino. — DEPOSITI: Genova, **Denegri**; — Nizza, **Dalmas**; — Alessandria, **Basilio**; — Asti, **Boschiero**; — Casale, **Bava**; — Aosta, **Fratelli Gallesio**; — Biella, **Fratelli Gambarova**.

NB. Colla Sentenza dell'Eccell. Corte d'Appello di Torino, 6 aprile 1857, ebbe termine la questione sollevata dal farm. FAYARD di Lione, intorno all'uso della denominazione **AMERICANE**, data alle Pastiglie Bismuto-Magnesiache preparate nella farm. del sott°; con quel giudicato riparandosi una precedente Sentenza del Tribunale Provinciale, si riconobbe che quella denominazione era inerente a questo prodotto farmaceutico, necessaria a designare il metodo di fabbricazione adottato dal D. Americano PATERSON, autore primo della formola; cosicchè la R. Corte, ritenendo come prive di ogni fondamento tutte le pretensioni del farmacista francese FAYARD, pronunciò a favore del sottoscritto una compiuta assolutoria. BARBIÉ.

TERRENI FABBRICABILI

Da vendere anche a piccoli lotti di L. 12,000 caduno, in Torino, contrada del Cannon d'oro e Viale di San Maurizio, recapito dal portinaio, casa Ropolo N.° 12.

Dépôt de Vins de France

Beaujolais, **Bourgogne** et **Bordeaux vieux** en fûts de 100 et 200 litres, **Bordeaux vieux**, **Champagne**, **Grenache**, **Hermitage** paille et séc, etc., en caisses de 25 bouteilles, même assorties de qualité.

Chez M. François Giribon, Commissionnaire, rue de l'Archevêché, n. 9 *bis*, à Turin.

Vendibile presso i principali librai

Dell' Imposta sulla Rendita

LETTERE DI **EMILIO BROGLIO** al **CONTE DI CAVOUR**

AI FUMATORI. PASTIGLIE ORIENTALI del dottore PAOLO CLÉMENT, perfezionate da J. P. LAROZE. Esse sono preziose pei fumatori e per le persone che hanno l'alito spiacevole. Una sola pastiglia, allo svegliarsi, cangia lo stato pastoso della bocca in un fresco sapore, e rende all'alito la sua purezza. — La Scatola L. 1 20. — Deposito generale alla farmacia LAROZE, *Rue Neuve des-Petits-Champs*, 26, Parigi. — Deposito negli Stati Sardi per la vendita all'ingrosso ed al minuto presso l'*Uffizio Generale d'Annunzi*, via B. V. degli Angeli, N° 9. — Vendesi pure presso BONZANI farm., Doragrossa, 19, Torino. — Genova presso BRUZZA. — Alessandria presso BASILIO. — Novara presso CACCIA. — Vercelli presso BERTELETTI. — Casale presso BAVA. — Intra presso L. CACCIA.

Libreria di C. SCHIEPATTI, via di Po, N. 47, Torino.

IL BACOFILO
MANUALE COMPLETO
DELL'
Educatore dei Bachi da seta

contenente i Trattati di *Dandolo*, *Freschi* e *Berti-Pichat* su questa materia, quelli del *Bonafous* e *Spreafico* sulla COLTIVAZIONE DEI GELSI, ed il trattato del *Gera* **sul modo di trarre la seta dai bozzoli**, premessavi una breve istruzione ai Bacai di *Raf. Lambruschini.*

Un volume in-8° gr. di 400 e più pag.

Quest'opera è corredata del **Gran Quadro in litografia e colorato** del **Freschi**, di 27 incisioni in legno, di quadri sinottici e del ragguaglio dei pesi e misure delle diverse provincie col sistema metrico decimale.

Prezzo franco per la posta contro vaglia postale **Ln. 8.**

PILLOLE DEHAUT

Questo è il purgante di cui si fa uso più generalmente in Francia, perchè, all'opposto degli altri, esso non opera bene che quando è preso e digerito con cibi sostanziosi e bibite fortificanti, come vino, the, caffè, buona birra, buon brodo. Per purgarsi con le PILLOLE DEHAUT si può scegliere il pasto e l'ora che meglio convengono secondo l'appetito e le proprie occupazioni. (*Vedere l'opuscolo del sig. Dehaut*) Scatole di 5 franchi e di 2 50, a Parigi, presso il sig. Decaut, farmacista e medico; in Isvizzera, in Italia e in Austria presso le principali farmacie.

Vendita all'ingrosso a Ginevra presso il sig. Olivet e presso il sig. Herr, droghieri; in Torino presso D. Mondo, via B. V. degli Angeli, N. 9; Nizza, Dalmas, farmacista. — Vendita al minuto: Torino, Depanis, Bonzani, farm.; Genova, Bruzza; Alessandria, Basilio Novara, Caccia; Vercelli, Berteletti.

CREMA DI TURCHIA.

Questo prodotto, unico benefico, dovuto alle dotte investigazioni della celebre fu signora MA, ha la maravigliosa virtù d'imbiancare la carnagione, rendere morbida la pelle, darle del tuono e della freschezza, dissipare i bitorzoli e far scomparire l'abbronzimento del sole ed ogni sorta di macchie dal viso. — Prezzo fr. 6.

ROSSO DELLA CORTE,

colorito ammirabile della carnagione. — Prezzo fr. 6.

ACQUA DI NINON,

il cui uso ha per effetto sicuro di ravvivare e rassodare le carni, dissipare e prevenire le rughe. — Prezzo fr. 6. — Dirigersi a Parigi alla sola madama Chantal, figlia della fu signora MA cui successe, rue Richelieu, 65, negli ammezzati. — Unico deposito in Torino presso l'UFFIZIO GENERALE D'ANNUNZI, via B. V. degli Angeli, N. 9 Genova presso BRUZZA; Novara presso CACCIA.

COPAHINE

Pilules Jozeau, Paris — M. la Boîte — Prix 4 Fr. — Pharmacie Jozeau, Haymarket, London

La COPAINA MEGE adottata dall' Accademia di Medicina in Seguito a favorevole rapporto del Sigr GUILLERIER medico in capo dell' Ospizio dei venerei, è si attiva che un solo vasetto guarisce in sei giorni le gonoree, e fiori bianchi, senza vomiti, nè nausee, nè coliche. Deposito generale a Parigi, nella farmacia dei PANORAMI, via Montmartre, 161. Torino, presso Depanis farmacista Via Nuova.

Si vende all'Ufficio dell'*Opinione* e presso i principali librai:

LA ZINGARA

EPISODIO ROMANTICO DELLA GUERRA UNGHERESE

di P. P. — Prezzo Cent. 80.

CAMERA DI AGRICOLTURA E DI COMMERCIO DI TORINO

Prezzi dei bozzoli. — BOLLETTINO UFFICIALE.

Mercati del 25 giugno.

LUOGO	Qualità superiore: Quantità in mir.	da L.	a L.	Qualità comuni: Quantità in mir.	da L.	a L.	Qualità inferiori: Quantità in mir.	da L.	a L.	Quantità totale miriagr.	Prezzo medio Lire
Alessandria	329	110	100	325	99	95	62	94	90	1116	98 94
Asti	665	107	112	450	96	106	354	80	95	1469	105 22
Broni	15	102	100	31	96	90	»	»	»	46	94 68
Carmagnola	1000	105	115	1000	96	102	500	85	95	2500	100 80
Casale (1)	»	94	105	»	93	89	»	90	80	800	» »
Ceva	65	106	116	140	95	105	»	»	»	205	105 85
Chieri	79	106	102	128	101	97	75	90	96	280	99 92
Chivasso (2)	»	86	95	»	80	85	»	62	75	»	84 77
Cuneo	31	95	105	53	83	93	7	70	83	91	93 31
Fossano	20	99	102	18	95	98	17	90	94	55	96 54
Mondovì	47	96	105	42	90	95	6	86	89	95	96 14
Novara	752	98	111	917	88	97	816	70	87	2485	91 78
Novi (3)	756	107	110	782	100	106	205	90	99	1743	104 33
Pinerolo (4)	669	105	97	1601	96	90	666	89	77	2936	» »
Saluzzo (5)	»	98	105	»	91	97	»	84	90	900	95 38
Savigliano	370	100	110	58	90	100	89	77	88	517	96 90
Stradella (6)	»	»	»	122	80	100	»	»	»	122	95 80
Torino (7)	222	100	120	753	87	98	242	75	85	1217	93 68
Vercelli	119	100	115	578	90	99	276	75	89	973	91 92
Mercato del 24											
Acqui	98	102	100	59	98	95	35	94	92	192	98 34
Alba (8)	168	107	112	131	99	106	11	90	97	310	106 71
Sale	140	104	110	200	100	105	149	92	99	489	104 50
Tortona	53	100	110	28	94	100	4	83	95	185	98 88
Voghera (9)	89	95	116	81	90	98	2	82	88	182	100 44
DISPACCI TELEGRAFICI — Mercati del 26.											
Alessandria	»	100	105	»	100	96	»	95	87	689	» »
Asti	»	105	114	»	93	102	»	85	92	1300	» »
Carmagnola	»	105	115	»	95	105	»	87	93	1600	» »
Casale	»	105	90	»	89	85	»	84	80	1000	» »
Cuneo	»	101	112	»	90	96	»	78	88	125	» »
Fossano	»	100	102	»	96	99	»	90	95	180	» »
Moncalieri	»	105	115	»	95	100	»	83	87	95	» »
Novara	»	99	110	»	90	98	»	75	88	1200	» »
Novi	»	100	108	»	93	99	»	85	92	1485	» »
Pinerolo	»	99	106	»	91	98	»	85	90	2750	» »
Saluzzo	»	102	1 8	»	96	101	»	90	95	1050	» »
Savigliano	»	100	112	»	90	99	»	70	85	1600	» »
Vercelli	»	110	100	»	99	90	»	88	75	1500	» »
Torino	»	100	110	»	87	98	»	75	86	2000	» »

(1) Manca l'indicazione delle quantità parziali e del prezzo medio. — (2) Mancano le quantità. — (3) Aggio del 6 p. 0|0 sulle monete. — (4) Manca l'indicazione del prezzo medio. — (5) Mancano le quantità parziali. — (6) Più mir. 67 a rapporto. — (7) Più miriagr. 500 circa non stati dichiarati al peso pubblico. — (8) Più mir. 59 a rapporto. — (9) Aggio 1 25 p. 0|0 sulle monete.

CAMERA DI COMMERCIO E D'AGRICOLTURA — *BORSA DI COMMERCIO*

Bollettino ufficiale dei corsi accertati dagli agenti di cambio e sensali.

CORSO AUTENTICO — *Torino*, 26 *giugno* 1857.

FONDI PUBBLICI — RENDITA — Godimento	Contr. del giorno prec. dopo la borsa: in contanti		in liquidazione			Contr. della mattina: in contanti		in liquidazione		
1819 5 0|0 1 aprile	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1831 » 1 gennaio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1848 » 1 marzo	—	—	—	—	—	90-65		—	—	—
1849 » 1 gennaio	92	—	—	—	—	92	—	—	—	—
1851 » 1 giugno	—	—	—	—	—	83-50		—	—	—
1853 3 0|0 1 gennaio	55	—	—	—	—	—	—	—	—	—
OBBLIGAZIONI										
1834 4 0|0 1 gennaio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1849 » 1 aprile	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1850 » 1 febbraio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1854 5 0/0 Sard. 1 genn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
FONDI PRIVATI AZIONI										
Banca nazionale 1 gennaio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Telegrafo sottomarino	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Esploratrice	114	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cassa com. ed ind. (n. em.)	—	—	305-50	305	31 luglio	301-50		304-50	31	luglio
Id. (liber.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cassa sconto (3.a emiss.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Id. (liber.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ferr. di Cuneo 1 ottobre	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
— Obbl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ferr. di Novara 1 gennaio	—	—	—	—	—	725	—	725-50	30	giugno
— Obbl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
— di Biella 1 gennaio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

CORSO NORMALE — *Cambi*

	Per brevi scadenze	*Per tre mesi*
Augusta	253 3|4	252 3|4
Francoforte sul Meno	212	
Lione	99 40	98 30
Londra	25 15	24 85
Milano		
Parigi	99 40	98 30
Torino *sconto*	7 0/0	
Genova *sconto*	7 0/0	

Moneta contro argento

ORO	*Compra*	*Vendita*
Doppia da L. 20	20 00	20 00
» di Savoia	28 50	28 60
» di Genova	79 »	79 10
Sovrana nuova	35 02	35 08
» vecchia	34 85	34 95
Eroso-misto		
Perdita	2 50	1

Si vende presso l'Ufficio dell'*Opinione* e dai principali librai

INTRODUZIONE
ALLA
STORIA DEL SECOLO XIX
di G. G. GERVINUS

traduzione dal tedesco di P. PEVERELLI

Prezzo L. 2 50.

Tip. dell' OPINIONE diretta da C. CARBONE